Dla członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa bezpłatnie

# WIADOMOŚCI L. O. P. P.

KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO W POZNANIU

Rok II | Poznań, wrzesień 1926 | Nr. 14

*Pan Prezydent Rzeczypospolitej*

## *IGNACY MOŚCICKI*

*objął Swój Wysoki Protektorat nad Ligą Obrony Powietrznej Państwa.*

# Historja rozwoju lotnictwa w kilku cyfrach.

Tak jeszcze niedawno byliśmy świadkami dziecinnych kroków stawianych przez młode,— dziecię lotnictwa, że trudno jest skupić się myślami i uprzytomnić sobie, że stał się fakt niesłychany w historji ludzkości. W przeciągu niespełna 20 lat człowiek opanował powietrze, mało opanował — ujarzmił go. Gdyby przed dwudziestu laty opowiadano nam o możliwościach przelotu z Europy do Ameryki w ciągu 20 godzin, traktowanoby mówcę jako łgarza lub jako warjata. Widzimy jednak, że najśmielsze zachcianki ludzkości, dzięki genjuszom, realizują się bardzo szybko.

To też, gdy dziś słyszymy o projektach budowy płatowców-olbrzymów, które będą zabierały 100 do 200 pasażerów, przelatywały 4000—5000 klm bez lądowania — nie traktujmy tych projektów już a priori jako fantazje. Pamiętajmy, że powietrze jest już ujarzmione przez człowieka i obecnie przygotowujemy się do bardziej wyrafinowanych środków obezwładnienia prawa przestrzeni, wysokości i czasu.

Przyjrzyjmy się tym kilku cyfrom. Dadzą one nam pojęcie o tej walce z powietrzem, która bardzo drogo nas kosztowała, lecz w rezultacie dała nam wspaniałe rezultaty.

Rozpocznę od rekordów szybkości.

| W roku | rekord szybkości ustanowiony przez | wyniósł |
|---|---|---|
| 1906 | — — — — Santos Dumonta | 41 klm. na g. |
| 1907 | — — — — Farmana | 52 „ „ „ |
| 1909 | — — — — Bleriot | 66 „ „ „ |
| 1910 | — — — — Leblanc | 110 „ „ „ |
| 1911 | — — — — Nieuport | 133 „ „ „ |
| 1912 | — — — — Védrines | 174 „ „ „ |
| 1913 | — — — — Prévost | 204 „ „ „ |
| 1920 | — — — — Sadi-Lecointe | 313 „ „ „ |
| 1921 | — — — — Sadi-Lecointe | 341 „ „ „ |
| 1922 | — — — — Mitchell | 359 „ „ „ |
| 1923 | — — — — Willians | 429 „ „ „ |
| 1924 | — — — — Bonnet | 448 „ „ „ |

Rzekomo w r. 1925, amerykanin-pilot osiągnął szybkość 476 klm na godzinę. Jednakże ostatni rekord wynosi 448 klm na godzinę! A więc szybkość 9 razy większa niż na początku w roku 1907! I to w ciągu 17 lat! Przypomnijmy koleje żelazne: szybkość nie zmieniła się tak szybko i tak znacznie.

Przypatrzmy się cyfrze 448 klm na godzinę!

Stanowi to 40-to minutowy lot z Poznania do Warszawy, niespełna półgodzinny z Poznania do Berlina, 2½ godzinny z Poznania do Paryża!

Zauważyliśmy z podanych cyfr, że w ostatnich latach rekordowa szybkość osiągnięta przez płatowce niewiele się zwiększa. Należy przypuszczać, że zbliżamy się do kresu, który wynosić będzie około 600 klm. na godzinę.

Równocześnie z pobiciem rekordu szybkości — szły wysiłki lotników do pobicia rekordu wysokości. Przedstawiają się one następująco:

| W roku | wysokość osiągnięta przez | wynosi |
|---|---|---|
| 1909 | — — — — — Lathama | 458 mtr. |
| 1910 | — — — — — Legagneux | 3.100 „ |
| 1911 | — — — — — Garros | 3.910 „ |
| 1912 | — — — — — Garros | 5.612 „ |
| 1913 | — — — — — Legagneux | 6.120 „ |
| 1920 | — — — — — Schröder | 10.093 „ |
| 1921 | — — — — — Mac Ready | 10.518 „ |
| 1923 | — — — — — Sadi-Lecointe | 11.145 „ |
| 1924 | — — — — — Callizo | 12.066 „ |

Zauważmy przytem, że osiągnięcie znacznych wysokości połączone jest ze specjalnemi przyborami do oddychania, jak również specjalnemi urządzeniami przy motorze.

Inne rekordy są również bardzo ciekawe.

Przytoczę cyfry przebytych w powietrzu kilometrów bez zaopatrzenia płatowca w materjały pędne.

| | | | |
|---|---|---|---|
| W 1906 | Santos Dumont | przebył | 220 mtr |
| 1907 | Farman | „ | 720 „ |
| 1908 | Wilbur Wright | „ | 124 700 „ |
| 1909 | Farman | „ | 214 212 „ |
| 1910 | Tabutean | „ | 584 745 „ |
| 1911 | Gobe | „ | 740 299 „ |
| 1912 | Fourny | „ | 1 019 000 „ |
| 1913 | Ségnin | „ | 1 021 000 „ |
| 1920 | Bossoutrot | „ | 1 915 200 „ |
| 1923 | Mac Ready | „ | 4 050 000 „ |
| 1926 | Girier | „ | 4 700 000 „ |

Widzimy, że czas, przestrzeń i wysokość systematycznie, lecz bardzo szybko pokonane są przez człowieka.

Nie możemy przytoczyć całej serji innych rekordów, chcemy jednakże nadmienić, że w roku ubiegłym we Francji, lotnik Bossoutrot wzbił się w powietrze na płatowcu naładowanym 6000 kilo ciężaru użytecznego, przyczem zdołał się wznieść na wysokość 3586 mtr.: przebywał tam przez 1 godz. 12 min.

Reasumując cyfrę, możemy stwierdzić, że dziś:

1. płatowiec lata na wysokość 12 000 mtr. *),
2. płatowiec osiąga szybkość 448 klm. na godzinę,
3. płatowiec może unieść 6000 klg. ciężaru użytecznego na wysokość 3500 mtr.

A przyszłość jest bliska!

---

*) Dane cyfrowe zostały częściowo zaczerpnięte z miesięcznika francuskiego „Revue des deux mondes".

# Coś - niecoś o lotnictwie handlowem.

**Lotnictwo handlowe powstało dopiero po wojnie — w roku 1920.** Nie możemy więc żądać, by opanowało i konkurowało już obecnie z linjami kolejowemi i wodnemi. Jest to kwestja przyszłości — a sądzić należy, że bardzo bliskiej. —

Szybki rozwój lotnictwa handlowego zależy w pierwszym rzędzie od maximum gwarancyj bezpieczeństwa lotu, a następnie od przyzwyczajenia społeczeństwa do tego nowego środka komunikacji.

Co do bezpieczeństwa lotu, musimy szczerze stwierdzić, że ta sprawa posunęła się bardzo szybko naprzód. Doskonały sprzęt, doskonałe precyzyjne wykonanie, szereg zabezpieczających urządzeń dają maximum gwarancji dla komunikacji. Jednakże jeszcze w tej dziedzinie dałoby się coś zrobić szczególnie co do uniezależnienia od wpływów atmosferycznych, zorganizowania terenów wzdłuż linij komunikacyjnych i t. d.

Co zaś się tyczy drugiego warunku — przyzwyczajenia, obycia się społeczeństwa z lotnictwem — na to potrzebny jest czas, jako najlepsze lekarstwo. Nasi pradziadowie siadając przed dziesiątki laty poraz pierwszy do wagonu kolejowego, odczuwali niemal to samo, co my dzisiaj unosząc się w powietrze. Nasi ojcowie, a i my sami pamiętamy o pewnej tremie przy wsiadaniu do samochodu! A dzisiaj? Staramy się jeździć pociągami możliwie szybko kursującemi, kupujemy samochody, które „wyciągają" 120 klm. na godzinę, wolną jazdę uważamy za stratę czasu i za... wegetację życiową. —

Wkrótce, otrzemy się z lotnictwem, z powietrzem, jego wodami, a przyzwyczaimy się do tych przyjemności, które nam daje podróż powietrzna.

Wkrótce, komunikacje lotnicze będziemy traktować w handlu jakò środek taniego i szybkiego transportu interesentów i przesyłek. —

Przyjrzyjmy się statystycznym danym linij komunikacyjnych na Zachodzie.

Linja Paryż—Londyn przeniosła w roku

| | | |
|---|---|---|
| 1920 | 5.420 pasaż. | 2.370 klg. bagażu |
| 1921 | 10.689 „ | 2.132 „ „ |
| 1922 | 10.074 „ | 1.750 „ „ |
| 1923 | 9.397 „ | 1.325 „ „ |
| 1924 | 12.068 „ | 1.531 „ „ |

Przestrzeń Paryż—Londyn wynosi 375 klm., czas przelotu $2\frac{1}{2}$ godziny. Cena biletu 450 franc. (około 110 złotych).

Linja Paryż—Warszawa przeniosła w roku

| | | |
|---|---|---|
| 1921 | 1.629 pasaż. | 1.390 klg. bagażu |
| 1922 | 1.473 „ | 3.035 „ „ |
| 1923 | 2.305 „ | 4.001 „ „ |
| 1924 | 2.240 „ | 6.942 „ „ |

Przestrzeń Paryż—Warszawa pokrywa się w trzech etapach z lądowaniem w Strasburgu i w Pradze Czeskiej.

**Ciekawe są wyniki francuskiej linji komunikacyjnej Tuluza—Casablanka.** — **Odległość między temi miejscowościami wynosi około 1.800 klm. Cena biletu wynosi 1.109 franków (około 275 złotych).**

**Linja przewiozła następującą ilość pasażerów:**

| | |
|---|---|
| 1920 | 614 |
| 1921 | 1.247 |
| 1922 | 3.217 |
| 1923 | 3.885 |
| 1924 | 6.167 |

Inna znów linja lotnicza (Latécoère), wysyłająca pocztę z Francji do Algieru, Marocco i Senegalu, wykazuje systematyczny wzrost wysłanej korespondencji.

Oto są cyfry:

| | | |
|---|---|---|
| w roku 1919 | przetransportowano | 9.124 listy |
| „ „ 1920 | „ | 162.061 „ |
| „ „ 1921 | „ | 327.805 „ |
| „ „ 1923 | „ | 1.409.352 „ |
| „ „ 1924 | „ | 4.026.590 „ |
| „ „ 1925 | „ | 7.502.191 „ |

Co do przesyłek korespondencyjnych — **Ameryka, jak zawsze w takich wypadkach, trzyma prim.** Cyfry przewiezionej korespondencji między New-Yorkiem i San Francisk, przez Chicago, na przestrzeni 4.340 klm. wyrażają się następująco:

| | |
|---|---|
| w 1918 roku | 4.720.640 listów |
| „ 1919 „ | 17.670.000 „ |
| „ 1920 „ | 30.975.000 „ |
| „ 1921 „ | 46.620.000 „ |
| „ 1922 „ | 60.488.000 „ |
| „ 1923 „ | 65.296.000 „ |

Cyfry polskie w porównaniu z zagranicznemi są jeszcze bardzo a bardzo nikłe. Musimy dążyć, aby odpowiadały one proporcjonalnie w stosunku do innych państw. Jednakże chciałbym wskazać, że u nas w Polsce komunikacja handlowa napotyka na zrozumiałe i proste przeszkody. — Temi przeszkodami są: zamałe przestrzenie. —

Przyjrzyjmy się uważnie cyfrom poprzednio wskazanym: Ilość bagażu (i poczty) przewożonej między Londynem i Paryżem **na przestrzeni 375 klm.** w ciągu lat 4 nietylko że się nie zwiększa — **lecz zmniejsza.** —

Natomiast ilość bagażu (poczty) przewieziona przez linję Latécoère **na przestrzeni około 1.800 klm.** — w ciągu lat 6 **zwiększyła się niemal o 800 razy.**

Ilość poczty przewiezionej przez amerykańską linję lotniczą **na przestrzeni 4.350 klm.** stale wzrasta i w ciągu lat 6 zwiększyła się o 16 razy wynosząc w roku 1923 kolosalną cyfrę **65 miljonów listów.**

Jaki stąd wniosek? Przesyłanie bagażu i poczty ma znaczenie tylko na bardzo odległe dystanse przez co **wygrywa się na czasie.** Natomiast na odległości bliskie (Paryż—Londyn) — wygrana czasu jest stosunkowo niewielką, przeto nikt się o nią zbytnio nie troszczy, bowiem posługuje się bądź linją kolejową, wodną, telefonem lub telegrafem. —

Nasza Ojczyzna, w porównaniu z takiemi przestrzeniami jak w Ameryce, niema dużych przestrzeni do pokonania, odległości nie przekraczają 800 klm. od Gdańska do Lwowa. — **Stąd też mniejsze zainteresowanie się wygraną czasu.**

Lecz, gdy w najbliższej przyszłości zdołamy nasze **linje lotnicze połączyć z linjami międzynarodowemi, wzrośnie zainteresowanie się, bowiem na pierwszy plan wysunie się wygrana czasu!**

**A więc** rozszerzajmy nasze lotnictwo handlowe!

# Modelarstwo Lotnicze.

Lotnictwo obecnie jest niezawsze dostępne dla szerszego ogółu i dlatego nie może ono służyć za podstawę wyrobienia indywidualnego poczucia instynktu lotniczego. Główną przyczynę tego stanowi okoliczność, że lotnicwo nie wszędzie jest jeszcze zakrojone na szeroką miarę.

Rozwój polskiego lotnictwa, prędzej czy później wejdzie na normalne tory. Musimy jednakże pracować, by poznać i zrozumieć lotnictwo, by dać kadry mniejwięcej przygotowanych i ideowych pracowników. Samokształceniem się powiększamy zastępy ludzi — obznajmionych ze służbą lotniczą i tak niezbędnymi pomocniczymi działami.

Dla urzeczywistnienia tych zamierzeń, jednym z etapów ku temu wiodącym, doskonałym i bardzo wskazanym, to odpowiednio pojęte modelarstwo lotnicze. Stanowi ono bowiem, dla niejednego wstępną szkołę lotniczą. By jednakże tak było, musimy zakroić modelarstwo na szeroką miarę. Musimy rzucić w nie tak potężną skalę wiadomości ze wszystkich zakresów — złączyć takiemi myślami, by wywołać w młodych umysłach tysiące projektów.

Modelarstwo musi być bujne, jak dusza młodzieńcza, wówczas dopiero może ono dać doskonałe rezultaty. Wytwarzając bowiem nowe pomysły, pchnąć może z łatwością lotnictwo nasze na nowe tory.

Do osiągnięcia jakichkolwiek pozytywnych wyników, niedoprowadzi jednakże naśladownictwo istniejących już typów modeli.

Modelarstwo — to twórczość, a nie jakaś małostkowa, przeciętna, czysto mechaniczna, masowa obróbka. Każdy model należy traktować indywidualnie, stanowi on bowiem w sobie zamknięty świat uczuć i myśli, w którym nic zmienić ani dodać nie można.

Stąd też unikać należy robienia modeli seryjnie, masowo, a raczej wykonywać z precyzją i pietyzmem, by w każdym, choćby najdrobniejszym patyczku tkwiła jakaś idea, stanowiąca jego duszę. Bezmyślna, klockowa robota jest profanowaniem modelarstwa, a praktycznie biorąc, chybia zasadniczemu celowi. Modelarstwo ma dla rozwoju lotnictwa wielkie znaczenie.

Każdy się z tem zgodzić musi, że modelarstwo lotnicze nie jest jedynie celem dla zdobywania wiadomości, a raczej służy do wyrabiania charakteru czucia lotniczego. Ma ono nam odkryć rozmaite tajniki lotu aerodynamicznego, zapoznawać z konstrukcją samolotów. To też przez umiejętne, w sposób praktyczny, rozwiązanie zadań z zakresu mechaniki, elektrotechniki, meteorologji, technologji, konstrukcyj metalowych i drzewnych, wytwarza w młodym umyśle naturalne podłoże koncepcyjne. Na tem podłożu dopiero każdy model, tylko latający, wykonany i zaprojektowany indywidualnie, wytworzy ów instynkt lotniczy.

Miarą jego dojrzałości będzie sposób i jakość lotu skonstruowanego modelu. Wówczas dopiero będziemy go mogli uważać za doskonały, gdy model nasz, jako samolot bez pilota, zdany na łaskę i niełaskę prądów powietrznych, będzie mógł samodzielnie, przy odpowiednim układzie i uzależnieniu płaszczyzn nośnych, unosić się przez dłuższy czas, a nawet godzinami, ruchem falistym, na wzór ptaków.

Że osiągnięcie na modelach lotniczych poważnych wyników, nie jest absolutnie jakąkolwiek mrzonką wybujałej fantazji, lecz w zupełności możliwem, świadczą o tem najwymowniej ostatnie rekordy światowe, przedstawiając się następująco:

a) dla modeli kadłubowych
odległość lotu 420 mtr., czas lotu 4 minuty,

b) dla modeli belkowych
odległość lotu 1940 mtr., czas lotu 7,19 minut,

c) dla modeli rekordowych
odległość lotu 4500 mtr., czas lotu 21 minut, a wysokość ca. 350 mtr.

Są to wyniki mówiące same za siebie, a osiągnięto je na Narodowym Konkursie Modeli Lotniczych w Niemczech w maju 1925 r.

I. Wszechpolski Konkurs Modeli Lotniczych w Polsce nie dał wprawdzie, choćby w przybliżeniu, tak pięknych rezultatów, jednakże osiągnięcie odległości 250 mtr. uważać należy za bardzo chlubne, gdyż zawodnicy rekrutowali się (w Poznaniu wyłącznie) z początkujących modelarzy.

Zagraniczne wyniki winny być bodźcem do wytężonej i systematycznej pracy; zatem modelarze do pracy. II. Wszechpolski Konkurs Modeli Lotniczych winien nietylko zrównać naszą pracę z zagraniczną, lecz ją przerość.

Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Poznaniu, w zrozumieniu wysokich zalet modelarstwa, przychodzi z pomocą całemu zastępowi młodych konstruktorów przez wydanie przystępnego podręcznika pod tyt.: „O budowie modeli samolotów", opracowanego przez p. Bolesława Grajetę, znanego modelarza na terenie Wielkopolskim. Wspomniane dziełko ukaże się niebawem na półkach księgarskich, zawiera między innymi, opis zwycięskiego modelu „Atejarg 78". Na modelach tegoż typu zdobyto na I. Wszechpolskim Konkursie w kl. C. (modele rekordowe) wszystkie trzy nagrody. (Nagroda I. za najdalszą odległość 250 mtr.).

# Dlaczego wielu stroni od latania.

Na to pytanie odpowiadam krótko.

Dlatego, że nigdy jeszcze nie mieli sposobności, lub nawet gorzej, bo chęci do wykonania lotu.

Już sama myśl, o możności stracenia pod stopami matki ziemi choćby na chwilę, wywołuje u bardzo wielu ludzi podświadome uczucie strachu, oblewając ich zimnym potem wybladłej trwogi.

Jeżeli chcemy znaleść odpowiedź, dlaczego się to dzieje, to musimy przypomnieć sobie pytania skierowywane niejednokrotnie do lotników. Zwrócę tu uwagę na mały epizod, który zaobserwowałem w czasie pobytu jednej z wycieczek L. O. P. P. na lotnisku w Ławicy.

Jak dziś widzę jednego, skądinąd, bardzo miłe-

go i zapalonego członka L. O. P. P., któremu nadarza się sposobność do odbycia lotu.

Zaproszony do wsiadania, wyciąga szybkim ruchem chustkę z kieszeni i wycierając intensywnie mokre czoło, odpowiada: — Ja? — ależ kochany panie, wszystko, wszystko zrobię, składkę nawet swoją powiększę, zupełnie dobrowolnie, ale proszę mię obecnie nie zmuszać do lotu, nie, chwilowo nie mogę! Miewam zawroty głowy.

Zresztą wie pan? — Tu zwraca się do mnie robiąc pociągłą minę mającą ukrywać jakaś tajemnicę.

Po chwili, gdy miejsce jego zajął kto inny, i uniósł się w przestworza, dany jegomość, widząc, że latanie wcale tak źle nie wygląda, zaczyna tłomaczyć się obecnym na swoje usprawiedliwienie, że już tyle wypadków widział w swojem życiu.

Na szczęście znajduje się jakiś więcej odważny członek L. O. P. P. i odpowiada z miejsca, że w czasie jednego lata w samej Wiśle lub w Warcie utopiło się więcej ludzi, aniżeli zginęło w lotnictwie przez cały czas jego istnienia.

Albo, że ostatnia statystyka wykazała, że roku 1925 w Londynie było dziewięćset tysięcy wypadków samochodowych, a w tem trzydzieści tysięcy śmiertelnych.

Dany obywatel wówczas już nic nie mówi i nie replikuje.

Czasami jednak zdarzają się inne typy, które są więcej bohaterskie, lecz tylko pozornie. Ci bowiem trafiają się poza obrębem lotniska i chcą zawsze latać, tylko naturalnie „niestety" nie mieli nigdy do tego sposobności. Wówczas natychmiast przychodzę im z pomocą i zapraszam. Cóż, kiedy nigdy nie przyjdą! Spotkani w kilka dni później przepraszają, że zrobili mi zawód, bo właściwie przybyła ciocia z zagranicy.

Rozumiecie! przecież spadek, a może trochę jakichś dolarów, guldenów holenderskich. Ale następnym razem będą z pewnością, — tylko chwilowo nie mogą oznaczyć czasu, bo są zapracowani, koniecznie potrzebni, rozrywani!

Tak samo na prowincji. Gdy niema samolotów, wszyscy wołają zgodnie — samolot, samolot, a będziemy latać, tylko dajcie już raz ten samolot. Płatowiec przylatuje, przychodzi do latania, a wówczas korzysta z tego tylko bardzo mała ilość.

Wierzcie mi wszyscy — nie upodabniajmy się do wyżej opisanych typów — zarzućmy przesądy, stańmy się ludźmi doby obecnej, a nie z czasów pierwszej lokomotywy Stefensona, gdzie pociąg nazwano „jeżdżącym djabłem".

Pamiętajmy, że z Paryża do Londynu, przeleciało w roku 1925 — trzydzieści siedm tysięcy ludzi.

Prawdą jest, że zdobycie powietrza kosztowało dużo ofiar.

Tego niemam zamiaru zaprzeczać, ale nie można uważać latania za jakiś wyrafinowany sposób zabijania się.

Trochę jest tu winy i naszej prasy, która notuje przedewszystkiem, przymusowe lądowania samolotu lub jakieś małe uszkodzenia, robiąc z tego zwykle sensacyjny wypadek, bo czegoż się nie robi dla własnego czasopisma, by było więcej pokupne.

Co innego zagranicą. Tam zrozumiano już konieczność rzeczowej propagandy i odsłaniania wypadków o ile się zdarza, nie jako sensację, lecz jako coś normalnego.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że między Ameryką a Europą ma nastąpić stałe połączenie samolotami, które będą zabierały dwieście osób, że zagranicą w czasie podróży wyświetla się pasażerom obrazy kinematograficzne, zobaczymy dzielącą nas przestrzeń przesądów i lęku od obywateli państw zachodnich.

Dziś samoloty, któremi przewozi się pasażerów są w swojej konstrukcji i jakości tak znakomite, że wypadki są prawie wykluczone. Nie mówię tu o jakichś nadzwyczajnych okolicznościach, boć przecie koleje cieszą się w opinji ludzkiej większą pewnością. A wiele tu katastrof i w jakich rozmiarach?

Omówię na tem miejscu jeszcze inne zarzuty, które nie jeden z czytelników mógłby mi postawić.

Niektórzy wymawiają się zawrotami głowy, chorobą morską, serca i t. d. Wyjaśnię je po kolei.

Nie zapominajmy, że patrząc z balkonu lub z wieży, lub ze szczytów gór w doliny, wzrok nasz przesuwając się po ścianach podświadomie ocenia ogrom przestrzeni, oddzielającej nas od płaszczyzny, na której przywykliśmy się stale poruszać. Ten obraz odległości wytworzony w naszym mózgu, przeraża nas wewnętrznie.

W samolocie rzecz przedstawia się inaczej. Świat widziany z płatowca, przedstawia się nam zupełnie jak mapa leżąca przed nami.

Czy patrząc na mapę dostaliśmy kiedykolwiek zawrotu głowy? Sądzę, że nie! Siedząc w samolocie wygodnie rozparci, widzimy przesuwające się pod nami całe pasma terenów robiących wrażenie mapy, którą trzymamy w ręku, tylko w większym rozmiarze. Otóż tu właśnie leży tajemnica, która pozornie wygląda nie do rozwiązania, a jednak jak widzicie, jest tak prostą.

Co do choroby morskiej, to jak wiemy zapadają na nią podróżni w czasie jazdy statkiem. Rzecz się ma podobnie i w powietrzu, ale jak okręt nie może szybko wyminąć burzy, to samolot przy swojej szybkości od 200 do 400 kilometrów, drwi z niej, okrążając ją natychmiast, gdy tylko zobaczy jej symptomy. Przechodzimy teraz do ataków sercowych. Miewają je zawsze ludzie po wielkich wysiłkach, po forsownych marszach, wytężonej pracy fizycznej i t. d.

Czyż siedząc w samolocie i będąc unoszonym jak dziecię w kołysce wytężacie swoje siły?

Potem co dotąd przeczytaliśmy, zawołamy chyba obecnie już razem, że nie, nie i nie. I tak na każdy pozorny zarzut.

A teraz ile przyjemności, ile cudownych wrażeń, czeka na was tam u góry, hen w błękitach!

Jesteście z pewnością bardzo ciekawi?

Ale właśnie, że wam nie powiem. Należy samemu spróbować. Wierzcie mi, żeście dotąd nie latali dlatego, ponieważ nie mieliście sposobności spróbowania, albo ogarniał was czasami lęk, ale teraz... spróbujcie a nie pożałujecie.

Pamiętajcie, że samoloty Ligi czekają na wasze wezwanie.

M. D. Szczudłowski

# Wspaniały lot okrężny por. Zwirki.

W ostatnich dniach lipca prasa podała fascynującą wiadomość:

— „Polski rekord lotniczy — 2150 km. w 15 i pół godzin por. pil. Zwirko, instruktor szkoły pilotów w Bydgoszczy".

Wiadomość ta była tem donioślejszą, iż dorzuciła nowy listek do naszego wieńca wawrzyńców po załamaniu się projektowanego rajdu por. Orlińskiego do Tokio, — jest ona dowodem niespożytej energji naszej, tężyzny fizycznej i siły moralnej polskich pilotów! Całą imprezę przygotowywał por. Zwirko w najściślejszej tajemnicy nawet wobec przyjaciół, obawiając się, aby przedwczesny rozgłos nie zniszczył planów — lotnicy są pono przesądni! Trudności do pokonania było co nie miara, poczynając od uzyskania zezwolenia i samolotu, a koszta należało pokryć z własnej kieszeni.

Lot odbywał się na seryjnym samolocie dwumiejscowym typu Potez XV $A_2$ z dodatkowymi zbiornikami benzyny na 6 godzin lotu. Aby umieścić zbiorniki, należało przebudować kadłub. Wskutek przeróbek obszerna kabina obserwatora zamieniła się w wąską, małą, mysią norę, w której zasiadł mechanik, sier. Gałecki. Potem przebudowywały Centralne Zakłady Lotnicze i był on początkowo przewidziany dla pułk. pil. Rayskiego w jego projektowanym locie po przez Moskwę i Syberję do Tokjo. Wskutek dokonanych zmian samolot ciążył na ogon, co wielce utrudniało start i męczyło pilota już w pierwszych godzinach lotu. Po skompletowaniu map i skompensowaniu busoli por. Zwirko w dn. 15-go lipca dokonał próbnego lotu z Bydgoszczy do Warszawy drogą wielce okólną bo przez Poznań — Kalisz — Łódź — celem wypróbowania sprawności silnika i busoli. Rajd swój zamierzał rozpocząć 16-go, jednak dnia tego nad Warszawą rozszalała się burza i zatrzymała go przez cały dzień w stolicy.

W sobotę, dn. 17-go lipca, o godz. 2-giej rano, gdy wśród mroków nocy jeszcze brzask nawet nie zwiastował zbliżającego się świtu rozległ się warkot śmigi czterysta-konnego Lorraine'a — ostatnia próba przed wielkim zadaniem. Było jeszcze ciemno i sylwetki hangarów ledwie odbijały od tła zieleni, gdy o w pół do trzeciej potężny ryk wśród ciszy nocnej pracującego na pełnych obrotach silnika zwiastował start dzielnego pilota. Warszawa spowita w cienie gasnącej nocy i pełzająca ogniskami niedogaszonych świateł, majestatem swej ciszy w bezruchu umarłych ulic pożegnała śmiałka.

Ziemia ginęła z przed oczu, czasem tylko zamigały wód tafle i szyny połyskiwały się stalowym blaskiem, jak nieprzerwane wskazodrogi ku Lidzie, dokąd przybył por. Zwirko już w blaskach słońca po 2-ch i pół godzinach lotu. W Lidzie nie lądował, tylko zrzuciwszy meldunek o swej podobłocznej obecności skręcił ku Lwowowi. To najdłuższy, najcięższy i najsmutniejszy etap rajdu, ani osiedli ludzkich, ani dróg, — martwota bezbrzeżna dzikiej przyrody, setkami kilometrów ciągnące się błota, lub jak okiem sięgnąć, olbrzymie przestrzenie lasów. Gdyby tam silnik nie dopisał, ręka najwprawniejszego nawet pilota mogłaby strzaskać maszynę wśród kęp błotnych i może jeszcze kilkadziesiąt kilometrów trzeba by wędrować do najbliższej stacji kolejowej.

Po uciążliwym locie wśród chmur i mgieł nad krajem smutku i bezdroży wylądował por. Zwirko g. 7 m. 55 rano we Lwowie. Na lotnisku było jeszcze pusto, nikt nie spodziewał się przylotu tak niepowszedniego gościa, to też długo trwało napełnianie zbiorników i dopiero o 11-tej mógł wyruszyć dzielny lotnik w dolną drogę do Krakowa, a dalej przez Poznań do Bydgoszczy. Rozpoczęło się już silne rzucanie, czyli huśtanie samolotu wskutek prądów powietrza unoszących się ku górze od nagrzanej ziemi. Prądy te sięgają nieraz do dwóch tysięcy metrów i miotając we wszystkie strony samolotem jak rozszalałe statkiem, sprawiają dużo kłopotu najwytrawniejszym pilotom i wyczerpują siły najdzielniejszych „asów" powietrznych. Lądowanie w Bydgoszczy nastąpiło o g. 4 m. 30 po poł. — Zostawało już maluczko czasu, aby przelecieć jeszcze przestrzeń Bydgoszcz — Puck — Grudziądz — Warszawa. To też mechanicy zakrzątnęli się koło maszyny z małpią szybkością i dzielny nasz rekordzista wystartował jeszcze przed piątą, aby odbyć ostatni swój etap. Słońce witało go w powietrzu i pożegnało też na stalowym rumaku ponad obłokami. Na lotnisku w Mokotowie *) przylotu oczekiwało grono przyjaciół, których zelektryzowały telefonogramy o wspaniałym locie, nadawane ze wszystkich niemal lotnisk na krańcach Polski. Do punktu wyjściowego, czyli do stolicy, powrócił w godzinę niemal po zachodzie słońca, lądując w Warszawie przed dziewiątą.

Był ogłuszony całodziennym pukiem motoru, trzeba mu było krzyczeć do ucha. Wskutek podniecenia wcale nie czuł się zmęczonym. Powiada, że cały ten rajd wolałby odbyć jednym tchem, gdyż lądowania go męczyły i denerwowały. A należy nadmienić, iż jako instruktor dokonuje on ponad 3 tysiące lądowań rocznie na Potezie.

Śmiały to był i piękny czyn, który według obliczeń komisji sportowej swemu wykonawcy przyniósł rekord pod względem czasu i przebytej przestrzeni w ciągu jednego dnia przez jednego pilota.

Na drodze por. Zwirki nie piętrzyły się białe granie szczytów śnieżnych, ani dumne skały pirenejskie, nie lśniły mu pod skrzydłami w zawrotnej głębi fale mórz i wiedział, że go nie będą spotykać, jak markiza de Pinedo z wstęgami orderów barwnych ani bankietami nie uświetnią niepospolity jego trud i ryzyko.

Cóż tedy gnało go po przez dwa tysiące km. nad szarą mozaiką polskich łanów i monotonją naszych pińskich błot?

Ambicja polskiego lotnika i duch niespokojny, wrażeń głodny, nieprzeciętnej natury, co zawsze chce światu pokazać, że my od innych nie gorsi!

ot.

# Kronika lotnicza.

### Co słychać w Rosji Sowieckiej?

**Niedawno zdarzył się w Rosji niepowszedni wypadek — dwaj bogaci Amerykanie dopędzali na płatowcu pociąg pośpieszny. Stało się to tak.**

**23 czerwca przybyli do Moskwy dwaj Amerykanie z zamiarem natychmiastowego udania się pociągiem kurjerskim do Władywostoku, gdzie mieli terminowo przybyć. Jednakże pośpieszny pociąg odszedł 6 godzin przedtem. Amerykanie nie zrażeni tem, wynajęli za 4000 dolarów płatowiec „Awiechimu“ (Liga Obr. Państw. w połączeniu z Tow. Obr. Przeciwgazowej) i w ciągu 20 godzin wylądowali w Omsku, gdzie jeszcze 6 godzin czekali na przybycie kurjerskiego pociągu!**

---

Zagadnienie komunikacji na ogromnych przestrzeniach w Rosji Sowieckiej, na Syberji, nabiera szczególnej trudności. Kompletny brak dróg kolejowych, szosowych, a często i zwykłych, jak również dzikie, odludne zakątki — uniemożliwiają nawiązywanie styczności z ludnością niektórych miejscowości, bogatą w cenne futra, ryby i zwierzynę.

W roku bieżącym przeprowadzono próbę lotniczej komunikacji na Syberji z miejscowością bogatą w cenne futra, która leży w odległości 1600 klm. od linji kolejowej — t. j. od Krasnojarska do Turuchańska.

Próba dała wyniki dobre, przeto należy oczekiwać, że już w przyszłym roku nawiązaną zostanie normalna komunikacja transportowa, co niewątpliwie znacznie wpłynie na potanienie futer, które będą transportowane płatowcem, będąc dotychczas transportowane linją wodną, otwartą tylko przez 2—3 miesięcy w roku.

Na całej przestrzeni lotu brak uprzednio urządzonych lotnisk, stanowił poważne trudności.

---

Jak wiemy, jeszcze kilka lat przed wojną w Rosji zorganizowana była „Liga Obrony Powietrznej“. Po wojnie polsko-bolszewickiej — bolszewicy wskrzesili starą organizację i połączyli ją z towarzystwem obrony przeciwgazowej pod jedną nazwą „Awjochim“.

Dzięki poparciu czynników rządowych, akcja na rzecz połączonego towarzystwa zatacza coraz to większe kręgi, stając się omal przymusową wśród pracowników rządowych.

Organizatorzy nie poprzestają na spopularyzowaniu i zorganizowaniu większych ośrodków miast. W ciągu tego lata postanowili wciągnąć do organizacji i wieś, co też uskuteczniają wysyłając propagandowe płatowce wprost na wieś.

Ciekawem jest, w jakim celu zbierane są fundusze na rzekomą „obronę“: — bowiem Rosja Sowiecka jest w tej szczęśliwej sytuacji, że nikt się na nią nie łakomi.

Zjawisko to winno być dla nas bodźcem do systematycznego przygotowania naszej obrony przed lotnictwem państw ościennych — ergo do szybkiego zespolenia całego społeczeństwa w Lidze Obrony Powietrznej Państwa.

### Co słychać w Niemczech?

Dowiadujemy się, że znany niemiecki konstruktor jeszcze z czasów wielkiej wojny przystąpił obecnie do opracowania szczegółów projektu nad budową „Super-płatowca“.

Projektowany przez inżyniera Ramplera płatowiec przechodzi swą wielkością i nowością wszystkie dotychczas projektowane i istniejące. Ma on zabierać na pokład 130 pasażerów wraz z bagażem, porusza się 10-ciu motorami o łącznej sile 10 000 MK. Z podobnem obciążeniem i zapasem materjałów pędnych (ogólna waga załadowanego płatowca wynosić ma 115 ton) — płatowiec będzie mógł kursować między Europą i Ameryką bez lądowania w drodze w przybliżeniu w ciągu 20 godzin.

W kołach fachowych przypuszczają, że urzeczywistnienie projektu inż. Rumplera nie napotka na znaczne trudności.

**Te nowe niemieckie zdobycze na polu lotnictwa nie mogą wzbudzać w nas entuzjazmu. Zbyt dobrze znamy naszych bliskich sąsiadów, byśmy im mieli wierzyć, że zamiast 130 pasażerów nie naładują oni 20 ton bomb chemicznych, które postarają się przetransportować nieco bliżej niż do Ameryki.**

### FRANCJA.

W tym roku Francja święci triumfy swego lotnictwa, tak przemysłu jak i personelu. Śmiało rzec można, że na całej kuli ziemskiej przemysł lotniczy nie stoi na takim poziomie jak we Francji. Laury zwycięstwa nie zostaną wyrwane naszej sojuszniczce i pozostaną przy niej przynajmniej na bardzo długie lata.

My szczerze jej tego życzymy!

Przypatrzmy się jednak uważnie wynikom tegorocznej pracy.

26—27 czerwca, lotnicy francuscy bracia Arrachart wznoszą się w powietrze, próbując pobić rekord długości lotu w prostej linji bez lądowania. Wznoszą się na zwykłym francuskim płatowcu wojskowym, Breguet XIX, odpowiednio dostosowanym do dalekich lotów. (Notabene, płatowce tego typu są używane przez nasze lotnictwo wojskowe).

Po 26 godz. 30 min. przybywają do miejscowości Bassora (Azja), przelatując bez lądowania przestrzeń 4313 klm.!

Jeszcze nie przebrzmiały echa tak wspaniałego lotu, jeszcze nie zdołano uczcić zwycięskich lotników, kiedy 14 lipca, kapitan armji francuskiej Girier wraz z porucznikiem Dordilly, postanawiają szukać szczęścia na tymże typie płatowca i pobić rekord światowy ustanowiony przez braci Arrachart przed dwoma tygodniami.

Oto dnia 15 lipca około 10 godziny rano na lotnisku w Omsku (Syberja) ląduje francuski płatowiec, który dnia poprzedniego, tj. 14 lipca o godz. 5 rano wystartował w Paryżu!

Nowy rekord światowy! 4700 klm. bez lądowania w ciągu 29 godzin lotu. Nowy wspaniały sukces naszej sojuszniczki!

Najciekawszem obecnie zdarzeniem w gronie lotniczym ma być podróż Nowy-York—Paryż bez lądowania, projektowana przez b. kapitana armji francuskiej Foncka, słynnego „asa“ z czasów wojny światowej.

---

Publiczność warszawska miała niedawno możność oglądania i podziwiania por. Thoret, który na awjonetce własnej konstrukcji przyleciał przez Pragę Czeską do Warszawy.

Awjonetka por. Thoret zaopatrzona jest w motor o mocy 40 koni, co przy normalnej szybkości około 145 klm na godzinę, stwarza rozchód benzyny 7 litrów na 100 klm., a więc tylko tyle, ile kosztuje 8-konny samochód!

Tym razem por. Thoret dowiódł, że w szybkiem czasie do turyzmu będą się posługiwali ludzie nie samochodami, a samolotami — awjonetkami. Jest to o wiele szybciej, o wiele bezpieczniej i przyjemniej.

Cały lot por. Thoret z Paryża do Warszawy z zatrzymaniem się w Pradze Czeskiej trwał 9 godz. 40 min., co daje średnią szybkość 137 klm. na godzinę.

Drogę powrotną z Warszawy do Paryża odbył por. Thoret bez lądowania, średnią szybkością 145 klm. na godzinę.

Widzimy więc, że płatowce-awjonetki nie powinny być negliżowane. Jako środek szybkiej i taniej komunikacji, zwraca na się uwagę coraz to szerszych kół.

Należy przypuszczać, że i my, Polacy, nie staniemy daleko w tyle w turystycznej dziedzinie lotnictwa!

---

Ilość nieszczęśliwych wypadków w wojskowem lotnictwie francuskiem doprowadzono po długich staraniach do minimum. Ulepszenie sprzętu, konstrukcji, solidność wykonania, dobre przygotowanie personelu, pewien ścisły „régime“ — a szczególnie wprowadzenie dla wszystkich lotników spadochronu — znacznie zmniejszyło ilość wypadków.

Ostatnio, w stolicy Nancy, zdarzył się wypadek pożaru na samolocie wojskowym. Pilot, widząc niechybną i straszną śmierć w płomieniach, zdecydował się wyskoczyć z płatowca na spadochronie.

W rezultacie — płatowiec doszczętnie rozbity i spalony — pilot zaś wyszedł z opresji cało.

Z wielkiem zadowoleniem przeto należy powitać zarządzenie nowego szefa lotnictwa polskiego pułkownika Szt. Gen. pilota inż. Rayskiego, które wprowadza w najbliższym czasie **spadochrony do naszego lotnictwa wojskowego**

**WŁOCHY.**

Słynny lotnik włoski pułkownik markiz de Pinedo, który w roku ubiegłym dokonał ogromnego przelotu 55 000 klm. Rzym—Tokio—Rzym, zamierza obecnie dokonać przelotu ogólnej długości 70 000 klm., kierując się przez Atlantyk do Ameryki, a z powrotem przez Ocean Spokojny.

Dla swego przelotu wybiera pułkownik Pinedo płatowiec wykonany we Włoszech, typu Dornier-Wall, z motorami Isota-Frascini o łącznej sile 1000 MK.

Widzimy więc, że Włosi również walczą o palmę pierwszeństwa w dziedzinie lotnictwa.

**CZECHY.**

Na wzór Polski, w roku bieżącym założono w Czechach „Ligę Powietrzną imienia prezydenta Massaryka".

Nie zważając na krótki okres swego istnienia, Liga liczy już obecnie około 50 000 członków w 70 miejscowościach. Przewidziany jest dalszy wspaniały rozrost Ligi i w tym celu przygotowano jeszcze 300 miejscowości.

Widzimy więc, że za naszym wzorem inne państwa dążą do zespolenia dla jednej idei całego społeczeństwa.

Nie pozwólmy, aby one nas wyprzedziły! Organizujmy się wszyscy!

**JAPONJA.**

Nie będąc zbytnio zaangażowaną podczas wojny światowej — Japonja nie odczuwała bezpośrednio konieczności posiadania dużej floty powietrznej. To też rozwój lotnictwa nastąpił dopiero po wojnie i na początku szedł bardzo wolnemi krokami.

Dopiero słynny zeszłoroczny przelot lotników japońskich z Tokio do Paryża, pobudził opinję publiczną, zarówno jak i sfery wojskowe, do szybkiego rozwoju lotnictwa.

Już w roku bieżącym, lotnictwo wojskowe Japonji składa się z 12 dyonów ogółem około 350 czynnych płatowców.

Należy zaznaczyć, że Japończycy wprowadzili u siebie do lotnictwa sprzęt francuski, jako najlepszy.

---

# Okólnik
## do wszystkich Komitetów Powiatowych (Równorzędnych).

Nowoukonstytuowany w dniu 22 czerwca br. Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu, po przystąpieniu do pracy uważa za konieczne podać do wiadomości niektóre ważniejsze dane, dotyczące obecnego stanu rzeczy w Kom. Woj. LOPP w Poznaniu, programu działalności Komitetu, jak również zamierzonych sposobów zrealizowania tego programu. Sądzimy, że po zapoznaniu się z kierunkiem rozpoczętej pracy nie odmówią nam Komitety Powiatowe, równorzędne i lokalne koła, energicznej współpracy, aby ofiarne stanowisko społeczeństwa Wielkopolskiego wydało jak najrychlej doniosłe rezultaty.

### I. Stan obecny.

Trudno się oprzeć wrażeniu, że stosunek do Ligi ostyga a skutkiem tego zmniejszają się rezultaty pracy Komitetów Powiatowych (Równorzędnych), a może też i energja Komitetu.

Biuro Komitetu Wojewódzkiego odczuwa w przykry sposób brak sprawozdań Kom. Pow., a nadto okoliczność ta utrudnia działalność Kom. Woj.

Z ubolewaniem sądzić musimy, że niektóre komitety nie utrzymują z nami łączności i nie zawsze starają się o dostateczny wpływ na społeczeństwo i koła lokalne.

Niektóre Komitety tak dalece osłabiły swą łączność z centralą wojew., że nawet nie nadsyłają składek do Komitetu Wojewódzkiego, gromadząc je u siebie. Nadmieniamy, że wobec znacznego zapotrzebowania na środki pieniężne w obrębie województwa subsydjowanie szkół, urządzanie lotnisk, utrzymanie płatowców etc. otrzymane z kół powiatowych wpływy pieniężne pozostają do wyłącznej dyspozycji Komitetu Wojewódzkiego i Rady Nadzorczej Wojew.

Konsekwencje: Zarząd Komitetu Wojew. z wyżej wymienionych przyczyn nie posiada niezbędnych danych co do ilości Kół i członków. Zarząd Kom. Woj. nie jest w stanie określić funduszów, któremi może dysponować, więc też wykonanie prac programowych, zależnych od budżetu, staje się rzeczą coraz trudniejszą albo wręcz niemożliwą.

Konkluzje: Prosimy usilnie Panów Prezesów Komitetów Pow. (Równorzędnych), by dołożyli wszelkich możliwych starań w celu doprowadzenia do porządku obecnego stanu rzeczy, w pierwszym rzędzie przez nadsyłanie do tutejszego Zarządu szczegółowych sprawozdań, jak również przez przekazanie zebranych funduszów na konto P. K. O. 205-713 Komitetu Wojew. LOPP. Niecierpiącą zwłoki sprawą jest dobranie na stanowiska sekretarzy Kom. Woj. (Równorzędnych) ludzi energicznych, chętnych do pracy dla Ligi i mogących poświęcić dla niej trochę czasu.

### II. Program działalności.

Program naszej działalności obejmuje następujące działy:

A. Doprowadzenie L. O. P. P. w Województwie Pozn. w jej obecnym składzie do takiego stanu, któryby dawał możliwe maximum korzyści.

B. Rozszerzenie organizacji istniejącej przez formowanie nowych kół.

C. Działalność propagandowa:

a) za pośrednictwem prelegentów

b) „ „ kina ruchomego,

c) „ „ objazdowej wystawy lotniczej,

d) „ „ prasy i wydawnictw,

e) „ „ ruchomej wystawy płatowców,

D. Działalność zasadnicza, mianowicie:

a) subsydjowanie Cywilnej Szkoły Mechników Lotniczych,

b) subsydjowanie Cywilnej Szkoły Pilotów w Ławicy,

c) stworzenie krótkoterminowych kursów i wykładów w zakładach naukowych wyższych, średnich i in.,

d) budowa nowych lotnisk na terenie Wielkopolski (narazie 5),

e) stworzenie sekcji treningowo-propagandowej,

f) zorganizowanie konkursu awjonetek,

g) zorganizowanie konkursu szybowców itd.,

h) wykorzystanie i utrzymanie własnych trzech płatowców,

i) popieranie naukowej pracy.

### III. Realizacja programu.

**A. Doprowadzenie L. O. P. P. Wojew. Pozn. do takiego stanu, któryby dawał możliwe maximum korzyści.**

Jest to podstawą dalszych działań i prac. Wprowadzamy legitymacje członkowskie, które wysyłamy przy niniejszym okólniku wraz z instrukcjami. Wprowadzamy jednocześnie znaczki płatnicze składek miesięcznych, które będą nalepiane do legitymacyj w zamian za wpłaconą składkę. Dla orjentacji, ile składek wpłacono, wprowadziliśmy zeszyty, które przy niniejszem wysyłamy. Dla ułatwienia sprawozdań dwumiesięcznych

wprowadziliśmy odpowiednie wzory, które również załączamy. Druki te z odpowiedniemi krótkiemi instrukcjami ułatwią pracę Komitetom Powiatowym, a Komitetowi Wojew. umożliwią orjentację odnośnie do ilości członków, posiadanych funduszów i t. d.

**B. Rozszerzenie organizacji istniejącej przez formowanie nowych Kół.**

Ilość Kół i członków jest podstawą życia i rozwoju organizacji. Należy dążyć do zakładanie nowych kół we wszystkich miejscowościach, miasteczkach i wsiach, gdzie takowych jeszcze niema. W tym celu należy pozyskać do współpracy czynniki najbardziej wpływowe, jak to: burmistrzów, proboszczy, nauczycielstwo, sołtysów lub komisarzy obwodowych. Panów Starostów prosimy o wywarcie moralnej presji na podległe sobie czynniki, w kierunku współpracy z L. O. P. P. Uczynić to również prosimy wszelkie władze lokalne. Wierząc w najlepsze chęci Panów Prezesów Komitetów Powiatowych, nie wątpimy, że dołożą oni wszelkich starań po temu.

**C. Działalność propagandowa.**

a) Za pośrednictwem prelegentów: w każdem kole organizować będziemy conajmniej jeden odczyt kwartalnie. Odczyty ilustrowane będą w miarę możności przezroczami. Wstęp bezpłatny.

b) Kino ruchome: Komitet Wojew. ma zamiar nabyć samochód, który obwozić będzie po prowincji aparat kinematograficzny, wyświetlając specjalne filmy lotnicze. Przedstawienia będą się odbywać w odpowiednich lokalach, tam, gdzie takowych brak — pod gołem niebem. Prelegent będzie jednocześnie udzielać objaśnień.

c) Objazdowa wystawa lotnicza: w dwóch wagonach kolejowych, odbyła już kilka podróży po Województwie. Postaramy się, by dotarła do każdej miejscowości położonej nad torem kolejowym. Niskie ceny biletów zapewniają jej stałe powodzenie.

d) Prasa i wydawnictwa: rozsyłać będziemy nadal bezpłatnie wszystkim Komitetom „Wiadomości L. O. P. P. P.". Jest zadaniem Komitetów Powiatowych, by pismo to możliwie szybko rozsyłane było do Kół. W prasie prowincjonalnej umieszczać będziemy artykuły lotnicze, możliwie w numerach sobotnich, by dać możność czytelnikom czytania w niedzielę. Kołom i Komitetom przyślemy bibljoteczki wydawnictw lotniczych.

e) Ruchoma wystawa płatowców: będzie miała na celu zaznajomienie szerszego ogółu z lotnictwem przez przylot 6—7 samolotów różnych typów.

**D. Działalność zasadnicza.**

a) Komitet Wojewódzki subsydjuje Cywilną Szkołę Mechaników lotniczych w Bydgoszczy, dostarczając szkole tej stałych funduszów, tworzymy z niej zakład stały, funkcjonujący normalnie, szkolący corocznie zastęp mechaników. Dołożymy starań, by szkołę tę utrzymać na wysokim poziomie naukowym.

b) Komitet Wojewódzki subsydjuje Cywilną Szkołę Pilotów w Ławicy. Będzie naszym celem szkołę tę doprowadzić do tego stanu, co Szkołę Mechników w Bydgoszczy.

d) Stworzenie krótkoterminowych kursów i wykładów w zakładach naukowych. Będziemy kontynuowali wykłady z dziedziny lotnictwa na Uniwersytecie Poznańskim. W bardziej popularnym zakresie odbywać się będą kursy lotnicze w szkołach typu średniego i zawodowych. Kursy te dają słuchaczom ulgi przy odbywaniu służby wojskowej w formacjach lotniczych. Sporadyczne wykłady o lotnictwie (w miarę możności z przezroczami) organizować będziemy w szkołach średnich. Pozatem tworzymy kursy modelarstwa lotniczego w szkołach średnich, powszechnych, seminarjach itp. Dopomagamy w tym zakresie wskazówkami i podejmujemy się dostarczyć materjał na budowę modeli.

d) Budowa nowych lotnisk na terenie Wielkopolski. Jest ona niezbędna w celach obrony granic państwa. Musimy stworzyć szereg pomocniczych terenów do lądowania, które mają znaczenie przedewszystkiem dla celów komunikacji cywilnej, jak również dla lotów propagandowych, które zamierzamy organizować do Kół. Narazie mamy w projekcie 5 lotnisk.

e) Stworzenie sekcji treningowo-propagandowej jest rzeczą pierwszorzędnej wagi. Sekcja ta jest niezbędną, by zachować zdolności lotnicze pilotów rezerwy, którzy nie mają możności odbywać ćwiczeń. Lotniska, niezbędne w tym celu, mamy. Brak jednak hangarów. Pozatem musimy utrzymać specjalnego instruktora, gdyż benzynę daje nam wojsko. Sekcja ta przyczyni się wybitnie do lotów propagandowych.

f) Zorganizowanie konkursu awjonetek: awjonetka (samolot małej mocy) zaczyna odgrywać olbrzymią rolę w lotnictwie zagranicznem, tak w dziedzinie sportu lotniczego, jak i w lotnictwie wojskowem. Musimy popierać rozwój tego działu lotnictwa. Konkurs jest niezbędnym przeglądem prac polskich na tem polu.

g) Zorganizowanie konkursu szybowców: zadaniem szybowca jest danie nowych przyczółków do budowy płatowców. Konstrukcja szybowca jest doskonałą szkołą dla młodych entuzjastów lotnictwa. Zagranica dokonała na polu szybownictwa wielkich dzieł, Polska nie może pozostać w tyle. Sport szybowy rozwijać się może jedynie przez urządzanie konkursów.

h) Wykorzystanie i utrzymanie własnych trzech płatowców: przeznaczamy nasze płatowce do celów propagandy i lotów ćwiczebnych dla pilotów rezerwy, konserwujemy je.

i) Popieranie naukowej pracy. Staraniem naszem wydaliśmy poważne dzieło inż. Mokrzyckiego „Teorja budowy płatowców". Przystępujemy do wydania drugiego poważnego dzieła „Lotnictwo jako całokształt Obrony Narodowej".

Jesteśmy przekonani, że Panowie Prezesi Komitetów Powiatowych rozumieją doniosłość naszych celów i zadań, że zechcą ściśle współpracować z nami. Konieczność przeprowadzenia naszych zamierzeń jest oczywista i nie wymaga dalszych komentarzy ani dyskusyj. Trzeba niezwłocznie przystąpić do wytężonej pracy, trzeba dziś zrobić wszystko, co się da, aby unormować stan rzeczy i by zapewnić trwały byt i owoc w rezultaty Lidze Obrony Powietrznej Państwa.

Apelujemy do Panów Prezesów i gorąco Ich prosimy o rozpoczęcie żywej akcji na rzecz L. O. P. P.

Prezes Rady Nadzorczej Komitetu Wojew. LOPP w Poznaniu, Wojewoda Bniński. Gruetzmacher, Prezes Kom. Wojew. LOPP w Poznaniu. Romeyko, mjr. Szt. Gen. pilot, sekretarz.

# Dział urzędowy Kom. Poznań-Miasto.

**Składki.** W ostatnim czasie znaczna część Kół i członków zaniedbuje regularnego płacenia składek, co tylko zagraża istnieniu tak pożytecznej instytucji, jaką jest Liga Obrony Powietrznej Państwa. Prosi się zatem wszystkich członków LOPP o punktualne uiszczanie się z drobnej składki (50 gr. miesięcznie), przyczyniając się w ten sposób do spotęgowania lotnictwa polskiego.

**Koncert.** Orkiestra reprezentacyjna DOK VII urządza w niedzielę dnia 12-go września b. r. o godz. 16-ej pod batutą p. chor. Vorell'a koncert w Sołaczu, przeznaczając cały dochód

na rzecz LOPP. Orkiestra, złożona z 80 graczy, wykona przepiękne symfonje. Program urozmaicony jest występami wesołego teatrzyku „Pawie Pióro“. Wstęp do ogrodu tylko 50 gr.

Ostrzeżenie. Doszło do naszej wiadomości, że niejaki Tadeusz Czyżewicz, zamieszkały przy ul. Reja 8, inkasuje imieniem naszego Komitetu lub innego składki LOPP, likwidując przeciętnie 11,50 zł. Czyżewicz przedstawia się raz za Jasiaka, w innym wypadku zaś za Zdzięcińskiego. Stwierdzamy wobec tego, że Czyżewicz vel Jasiak i Zdzięciński do inkasowania składek lub jakichkolwiek innych ofiar, bądź w gotówce, bądź też w naturze nie jest przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa upoważnionym, a oszusta należy na wypadek ponownych sprzeniewierzeń oddać w ręce policji, która i tak się nim już zajęła. Wyjaśniamy przy tej sposobności, że składki LOPP zbierają tylko inkasenci Gazowni Miejskiej na podstawie specjalnych list składkowych, zaopatrzonych pieczęcią podpisanego Komitetu. Do załatwiania ważniejszych spraw, również pieniężnych, upoważnionym jest p. Tadeusz Zawieja z Poznania, który posiada legitymację z fotografją.

Przy wymarzonej pogodzie odbył się w czwartek dn. 5 bm. koncert w ogrodzie w Sołaczu, z którego dochód przeznaczono na cele Lotnictwa Polskiego. Program imprezy był nader obfity. Przepiękne symfonje wykonała udatnie orkiestra 7 pułku artylerji ciężkiej. Tańce na wodzie cieszyły się niezwykłą frekwencją. Program urozmaicił wielce bezinteresowny występ wesołego teatrzyku „Pawie Pióro“ (cukiernia Ziemiańska). W ogrodzie ustawiono samolot, któremu przyglądała się licznie zgromadzona publiczność. Przy tej okazji składamy tym wszystkim, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do urządzenia powyższej imprezy, szczególnie zaś pp. Ofiarodawcom fantów, p. Müllerowi za bezinteresowne oddanie na ten cel ogrodu w Sołaczu, p. pułkownikowi Rojkowi, Dowódcy 7 p. a. c. za bezpłatne przydzielenie na koncert orkiestry 7 p. a. c., p. Majorowi Langnerowi, Dowódcy 7 p. sap. za łaskawe wybudowanie promu na jeziorze w Sołaczu, p. Dyrektorowi Janowi Langemu i Drużynie Artystycznej „Pawiego Pióra“ za gratisowy występ oraz pp. Publiczności za liczne przybycie na koncert, nasze najserdeczniejsze podziękowanie, w przekonaniu, że i w przyszłości liczyć możemy na łaskawą dalszą pomoc i poparcie naszych dążeń.

# Dział urzędowy Komitetu Woj. L. O. P. P.

Nowy-Tomyśl. W dniu 22 b. m. wice-prezes p. pułk. szt. gen. pilot Abżółtowski i sekretarz zarządu p. mjr. szt. gen. — pilot Romeyko odbyli zebranie informacyjne w sprawach LOPP przy udziale miejscowych działaczy.

Ze strony p. Starosty Czochronia doznano wielkiego poparcia.

Panowie prezesi i sekretarze poszczególnych kół wykazali wielkie zainteresowanie i chęć do pracy.

P. mjr. Romeyko wyszczególnił prace, jakie przedsięwziął Komitet Woj. LOPP, zaznajomił obecnych z ideją lotnictwa dzisiejszego, wreszcie rzucił światło na plan akcji propagandowej.

Na podstawie ustalonej daty odczytów, już 25 b. m. zjechało na miejsce 5-ciu p. prelegentów, oficerów 3-go p. l. celem zaznajomienia ogółu o dzisiejszym stanie lotnictwa, o polityce lotniczej, wreszcie o znaczeniu tegoż w czasie wojny.

Dla koła Lwówek-miasto kpt. pil. Kładko, obecni m. in. Mroczkiewicz prezes, Loten Fr. sekr., Forecki J. skarbnik.

Dla kół Bukowiec szk.: Bukowiec-miasto, Bukowiec-Porażyn — por. Jankowski.

Obecni Kaczmarek Ign. prezes; Koza Stan. III sołtys sekretarz; Przybylski skarbnik; p. Rogalczykowa nauczycielka i H. Schubmacher prezes z Porażyna.

Dla Nowego Tomyśla, Głuponic — por. pil. Jaśkiewicz.

Obecni Starosta Czochroń — prezes, Drobia — sekr., komisarz obw. Sarnowski, sołtys Kasperkowiak, dyr. Grelaszyk, Bylczyński — sekr., Ławniczak nacz. poczty — skarbnik.

Dla kół Wytomyśl, Wąsowo, Róża — kpt. pil. Berezowski.

Obecni: p. Nowak — prezes, p. Kujawa — sekretarz, p. Kucz — skarbnik;

p. Zabor — prezes, p. Nawrot — sekretarz, p. Białkowski — skarbnik;

p. Gutch, p. Kaczmarek i Hofer z Wytomyśla i Wąsowa.

Zbąszyń p. mjr. pil. Szczadłowski.

Obecni: p. W. Żołnierkiewicz — prezes, p. Wróbel — sekr. i Bayerlein — skarbnik.

Miedzichowo. Dnia 1. VIII 26. por. obs. Balcerek wygłosił odczyt przy sporej iłości słuchaczy interesujących się sprawami lotnictwa i rozwojem LOPP. Na sali m. in. byli obecni prezes koła p. Cycharowski, p. Wilhelmi Jan — sekr., p. Śron Józef — skarbnik.

Gniezno. W dniu 30. VII. 1926 w sali posiedzeń magistratu, gdzie zebrali się przedstawiciele kół, p. por. rez. Sztybel wygłosił odczyt informacyjny o pracach i zamierzeniach Ligi, wreszcie o lotnictwie wogóle. Na zebraniu żadnych uchwał nie powzięto, natomiast uzgodniono najzupełniej poglądy.

Pan Prezydent miasta Barciszewski specjalnie, z pełnem zrozumieniem, popiera akcję Ligi.

Obecni przedstawiciele:

Kom. na miasto i pow. p. Kupczyk.

Koło odz. mech. p. Gardziejewski.

„ odz. parowoz. p. Sadecki.

„ Magistrat p. Jędrowski.

„ Stadniny Państw. p. Wróblewski.

„ Akademickie p. Ślebodziński, Pawlicki.

„ Sądu Okręgowego p. Kleineder.

„ biur adwokackich p. Mielcuszny.

„ Starostwa.

Kom. na miasto i pow. p. Wieczorek, skarbnik.

Gniezno. W dniu 1. VIII. 26. w auli szkoły handlowej wygłosił p. kpt. pilot Berezowski odczyt o lotnictwie współczesnem. Ze względu na brak odpowiedniej reklamy, oraz dobrą pogodę i dzień świąteczny, zebranych mało, przyczem większość byli to członkowie zarządów poszczególnych kół.

Czarnków. W dniu 1. VIII. 26. podczas bytności p. por. obs. Jankowskiego, p. Starosta Siokała oświadczył temuż, że prace reorganizacyjne LOPP rozpocznie w połowie sierpnia wspólnie z por. Ratajczakiem.

Krotoszyn. W dniu 28. VII. 26. p. major szt. gen. M. Romeyko odbył zebranie z miejscowymi przedstawicielami LOPP w sprawach organizacyjnych oraz urządzenia „Dnia Lotniczego“.

Dzień święta ustalono na 15. VIII. 26., w którym to dniu odbyła się wielka uroczystość lotnicza, urządzona przez Powiatowy Komitet oraz Koło miejscowe L. O. P. P. w Krotoszynie, a przygotowana osobistem staraniem i pracą zastępcy prezesa p. Krokera i sekr. p. Walczaka i przy pomocy pp. Komisarzy obwodowych Rydlińskiego i Walterbacha. Już po południu

Dnia poprzedzającego przyleciały z Poznania 2 samoloty z załogą wojskową z p. kapitanem Kładką na czele — jeden aparat szkolny, drugi bojowy i wylądowały na polu za miastem, oglądane przez ciekawą ludność, której lotnicy udzielali objaśnień. W niedzielę przyleciał jeszcze jeden płatowiec, poczem nastąpiły wzloty pasażerskie nad miastem za umiarkowaną opłatą. Była to najskuteczniejsza doskonała reklama lotnictwa w mieście prowincjonalnem. Znaczny dochód przyniosła zbiórka uliczna na L. O. P. P., urządzona na ulicach miasta oraz sprzedaż nadesłanych z Wojew. Komitetu LOPP nowych gustownych odznak lotniczych. Największą jednak atrakcją była wielka loterja fantowa z wartościowemi fantami, złożonemi przez okolicznych ziemian i gospodarzy, jak 6 baranów, drób itd. Pogoda dopisała, a publiczność zebrana na zabawie bawiła się doskonale i zachęciła się na przyszłość do przedsięwzięć LOPP.

**Inowrocław.** W dniu 7. VIII. 26. na sali posiedzeń Magistratu pod przewodnictwem p. prez. Krzemińskiego wygłosił odczyt informacyjny p. mjr. Romeyko.

Koła i kółka LOPP reprezentowane były przez nast. pp.:
kpt. Zdanowicz — Garnizon,
p. Leon Pawlak — koło kok,
p. Tomasz Buczkowski, p. Chłoseński — Koło Janikowo,
p. Barczak Leon — Murzynowo,
p. Wieloszyński — Złotniki Kujawskie,
p. Stefański Al. — Mątwy,
p. Ścięgosz J. — Mątwy,
p. Barczak, p. Rogoziński, p. Lisiecki, poseł, p. Urbański, p. Dr. Zarewicz.

Pełne zrozumienie idei, słuszne uwagi p. prez. Krzemińskiego o jaknajbardziej celowem wydatkowaniu uzbieranych kwot i to ściśle na akcję z lotnictwem związaną, zbiegają się zupełnie z zarządzeniami i planem akcji nowego zarządu.

**Szubin.** Dnia 7. VIII. 26. wygłosił p. kapt. rezer. Antonowicz odczyt informacyjny o pracach i organizacji LOPP.

Na zebraniu obecnych było 13 przedstawicieli LOPP: p. sekretarz Niesiołkiewicz, p. kom. Malczewski, p. kom. Nowacki z Keyni, p. Riemer i inni.

**Mogilno.** W dniu 15. VIII. 27. p. kapt. pil. Berezowski wygłosił odczyt informacyjny. Zarządy kół reprezentują następujący przedstawiciele, z których niektórzy obecni byli na zebraniu:

powiat Mogilno sekr. Nowicki Antoni,
2. Miasto Mogilno burmistrz Tyczewski,
3. Trzemeszno ks. prob. Kowalski,
4. I. Koło Kolej. nacz. stacji Joachimiak,
5. II. Koło Kolej. kier. ruchu Zawadzki,
6. Pakość-Miasto burmistrz Liderman,
7. Pakość-Wieś p. Laubitz,
8. Gębice p. Karow,
9. Szczepanowo p. Ludwiczak,
10. Dąbrowa p. Draheim,
11. Trląg p. Gajewski,
12. Orchowo p. Drybański,
13. Wylatowo p. Gałęzewski,
14. Parlin p. Krantz,
15. Kwieciszewo p. Sikorowski (obecnie zorganiz.).

Na zebraniu specjalnych uchwał nie powzięto, natomiast uzgodniono poglądy. Koła domagają się częstszych prelekcyj ewtl. przylotu samolotów dla zademonstrowania.

Postanowiono zorganizować wykłady z prelekcją w dniach: 21. VIII. o godzinie 8 w Trzemesznie, 22. VIII. o godz. 11 rano w Strzelnie (informacyjny) i w tym samym dniu o godz. 8 w Mogilnie wykład z wyświetleniem przezroczy.

**Wągrówiec.** W dniu 7. VIII. 26. odbył zebranie informacyjne p. kapt. pilot Antonowicz, na którem byli obecni wszyscy przedstawiciele kół z p. Starostą Szumskim na czele, jak p. sekr. starostwa Bonowski, p. Kucheryński, p. radca Trzeciak i inni.

Słuszne uwagi podał p. radca Trzeciak, z któremi najzupełniej Zarząd obecny się solidaryzuje; tyczyły one umiejętnego dysponowania publicznym groszem płynącym ze składek członkowskich; uwagi tyczące „Wiadomości LOPP" również cennym są materjałem dla Zarządu.

# Loty.

**Ryczywół.** W dzień uroczystości 500-lecia 7. b. m. p. kpt. Kładko i p. por. Jankowski przybyli samolotem, lądując za miastem. Po odczycie lotniczym odbyło się 11 lotów pasażerskich.

**Ostrów.** P. kpt. Kładko przyleciał w celach organizacyjnych.

**Krotoszyn.** W dniu 15. VIII. 26. na 3 samolotach, by uroz maicić „Dzień lotniczy", przylecieli pp. kpt. Kładko, por. Kozubski z por. Hesse i pilot Skrzypek. Wykonano 40 lotów pasażerskich i propagandowych.

**Jarocin.** W dniu 28. VIII. 26. na życzenie tamtejszego koła przylecieli p. kpt. Kładko, sierżant Karliński, sierż. Mechliński. Wykonano 28 lotów pasażerskich i propagandowych.

**Ludoma Dąbrówka.** W dniu 3. VIII. p. kpt. Kładko i p. por. Jankowski przybyli na wykład samolotem.

**Lwówek.** W dniu 25. VII. p. pil. Żołotow przyleciał samolotem, odbył wykład o lotnictwie i samolocie; odbyły się tylko 2 loty pasażerskie skutkiem silnego wiatru i deszczu.

# Poczta.

**P. L. F. w Międzybrodzie Bialskiem.** Warunki przyjęcia do Cywilnej Szkoły Pilotów w Poznaniu są następujące: Dowody: 1. Obywatelstwo polskie. 2. Wiek od 17—28 lat. 3. Świadectwo moralności władz administracyjnych lub wojskowych. 4. Conajmniej 4 klasy szkoły średniej. 5. Zobowiązanie się do służby wojskowej w wojskach lotniczych, jeżeli kandydat nie służył jeszcze w wojsku. 6. Zobowiązanie do dalszej służby 10-miesięcznej w wojskach lotniczych, jeżeli kandydat odbył służbę wojskową. 7. Podanie o przyjęcie do Szkoły. Podania o przyjęcie wraz z załączonemi uwierzytelnionemi odpisami należy przesłać do Dyrekcji Cywilnej Szkoły Pilotów Poznań—Ławica.

**Młody metalowiec.** Narazie Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych jest tylko w Bydgoszczy, w Poznaniu jeszcze takiej nie projektuje się.

**Aktualne! Ważne dla Zarządów! Aktualne!**

# Tydzień lotniczy.

Decyzją Zarządu Głównego, w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, został ostatecznie uchwalony i w tym roku obchód Tygodnia Lotniczego, którego termin oznaczony na czas od 10—17 października.

Celem jednak najbardziej słusznego wyzyskania tego Tygodnia dla propagandy, jak i dla kasy, musimy organizację i wybór imprez ująć indywidualnie w zależności od warunków lokalnych.

Zarząd Kom. Woj. L. O. P. P. podaje poniżej projekty do uznania miejscowym władzom LOPP, które jednak nie powinny krępować zupełnie zamiarów stworzenia czegoś bardziej owocnego.

Celem trzeciego Tygodnia Lotniczego jest:

1. uświadomienie jak najszerszych warstw społeczeństwa o celach i zadaniach LOPP, oraz wzmocnienie zaufania do społeczeństwa, do instytucji i jej władz,
2. zwiększenie stałych źródeł dochodów przez powiększenie liczby członków i zorganizowanie dalszych kół i komitetów,
3. jednorazowe zebranie większych funduszów przez urządzenie imprez dochodowych.

Środkiem osiągnięcia powyższych celów jest podanie do wiadomości całego społeczeństwa, że na czele akcji stać będzie komitet honorowy pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, oraz komitet wykonawczy, złożony z ludzi, znanych całemu społeczeństwu, że przeprowadzeniem akcji zajmą się ludzie, którzy bezinteresownie ofiarują swą pracę na rzecz LOPP, wreszcie że wszystkie zebrane fundusze zostaną zużyte na cele związane z zadaniami LOPP, a szczegółowe sprawozdanie o przebiegu i wynikach Tygodnia Lotniczego, zostanie podane szczegółowo do wiadomości społeczeństwa.

Propagandą wstępną są komunikaty i artykuły o lotnictwie w prasie miejscowej, transparenty płócienne na ulicach i t. d., z imprez propagandowych: odczyty, przylot samolotu, loty pasażerskie, konkurs miejscowego koła modelarskiego itd., imprezami dochodowemi byłyby opodatkowania osób i instytucyj za pomocą mareczek np. rachunków w restauracjach i cukierniach, biletów do kin, opłat za telefony i radjoaparaty, rachunków za elektryczność, gaz, wodę, od papierosów i alkoholu — sprzedaż wydawnictw, zabawy ogrodowe z udziałem orkiestr w połączeniu z kołami szczęścia i pokazem filmów lotniczych — loterja fantowa, kwesta uliczna, to dalszy projekt imprez.

Komitet Woj. LOPP może przysłać na zamówienie poszczególnym kołom znaczki metalowe (samolociki), członkowskie odznaki metalowe, plakaty, wydawnictwa, filmy, samoloty z prelegentami, wreszcie artykuły lotnicze dla prasy.

Zjazd panów delegatów kół LOPP projektuje się w połowie miesiąca września br., byłoby więc wskazanem do tego czasu przygotować prowizorjum obchodu. Dokładny termin zjazdu delegatów zostanie podany w listach do poszczególnych Komitetów Powiatowych.

# Z żałobnej karty.

Ś. † P.

zginął śmiercią lotników pod Lidą 12. ub. m.

**Kapitan - pilot**

# Ignacy Prawdzic-Sękowski,

**dowódca 123 eskadry myśliwskiej.**

**Był chlubą lotnictwa polskiego. Cześć jego pamięci!**

Redakcja i Administracja: Poznań, Komitet Woj. L. O. P. P. Wały Zygmunta, Dyrekcja Kolei Państwowych, pokój 33, tel. 20-53
Godziny urzędowe: 10—14, 17-19.

Czcionkami Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 39.